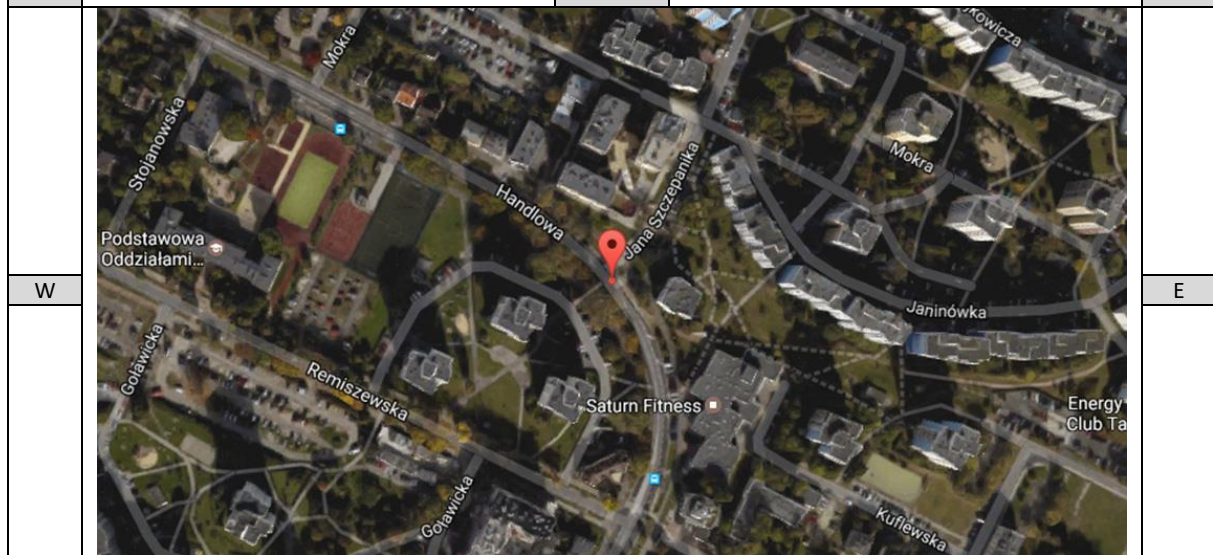


FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 1
Audyt	Tomasz Mackun	
Data, Godzina	18.05.2017 17:15	
Pogoda	Słonecznie	

METRYKA WEDŁUG INWENTARYZACJI			
NR PRZEJŚCIA	2877		
DZIELNICA	Targówek	KATEGORIA	powiatowa
ULICA	Handlowa	LICZBA PASÓW	4
SKRZYŻOWANIE ZJAZD	Szczepanika		
OPIS	przez Handlową		

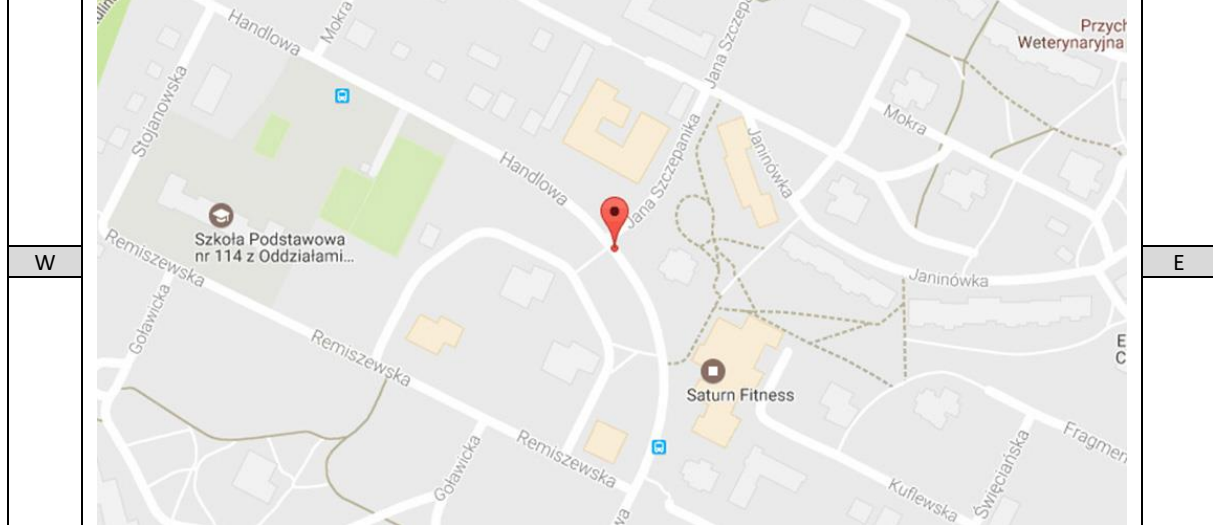
LOKALIZACJA SZCZEGÓŁOWA			
Długość geograficzna	52.27197	Szerokość geograficzna	21.05717
Google Maps	LINK	URL	http://maps.google.com/maps?q=52.27197,21.05717

ORIENTACJA			
NW		N	NE



SW		S	SE
----	--	---	----

ORIENTACJA			
NW		N	NE



SW		S	SE
----	--	---	----

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 2
NR PRZEJŚCIA	2877	

CHARAKTERYSTYKA						
USYTUOWANIE PRZEJŚCIA		Pomiędzy skrzyżowaniami				
ODLEGŁOŚĆ OD KRAWĘDZI JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
PRĘDKOŚĆ NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ		ND				
JEZDNIĄ Z PIERWSZEŃSTWEM		Tak				
DROGA ROWEROWA (DR)		Bez przejazdu rowerowego				
USYTUOWANIE DR		ND				
LINIE TRAMWAJOWE		Brak				
NAWIERZCHNIA TOROWISKA		ND				
NAWIERZCHNIA JEZDNI ZA I PRZED PRZEJŚCIEM		Naw. bitumiczna: szara				
STAN NAWIERZCHNI		Dobry				
GEOMETRIA ULICY W OBSZARZE PRZEJŚCIA		łuk				
SZEROKOŚĆ PRZEJŚCIA	4 m	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA PRZEJŚCIA	12,5 m			
		DŁUGOŚĆ DŁUŻSZEGO PRZEJŚCIA	6,7 m			
PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA		st_30				
PRZEKRÓJ POPRZECZNY						
Zatoki autobusowe	Pasy rowerowe	Pasy	Azyl/pas dzielący	Pasy	Pasy rowerowe	Zatoki autobusowe
Brak	Brak	2	W poziomie jezdni, szerokość azylu: 1,8 m	1	Brak	Brak
OŚWIETLENIE		Tylko dedykowane				

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 3
NR PRZEJŚCIA	2877	

ORGANIZACJA RUCHU POJAZDÓW				
ULICA JEDNOKIERUNKOWA		Nie		
Kierunki ruchu	do ul.	Jana Szczepanika		
	do ul.	Remiszewska		
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (SAMOCHODY)		NW	SE	
NW	Jana Szczepanika			
SE	Remiszewska			
KIERUNEK RUCHU POJAZDÓW (TRAMWAJE)				
	Jana Szczepanika			
	Remiszewska			
KIERUNEK RUCHU ROWERÓW				
	Jana Szczepanika			
	Remiszewska			
LICZBA RELACJI ZJEŹDŹAJĄCYCH ZE SKRZYŻOWANIA W STRONĘ PRZEJŚCIA		ND		

PRZYSTANKI AUTOBUSOWE				
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE USYTUOWANE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				ND
PRZYSTANKI AUTOBUSOWE NA JEZDNI GDZIE USYTOWANE JEST PRZEJŚCIE				Nie
LOKALIZACJA, TYP, ODLEGŁOŚĆ OD PRZEJŚCIA				
Kierunek	NW		Odległość	
			Odległość	
Kierunek	SE		Odległość	
			Odległość	

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. I				
Kierunek	NW	STR. LEWA	 D6	
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NW	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. LEWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. PRAWA	 D6	Stan dobry
			 D-6a	
			 D-6b	
			 T-27	Stan dobry
			Inne oznakowanie	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 4
NR PRZEJŚCIA	2877		

OZNAKOWANIE PIONOWE				
ZNAKI PIONOWE cz. II				
Kierunek	NW	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	NW	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. LEWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
Kierunek	SE	STR. PRAWA	 A-16	
			 A-17	
			 A-24	
			 T-14	
			Inne oznakowanie	
ZNAKI PIONOWE cz. III				
Kierunek	NW	STR. LEWA	 2 SO	
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	NW
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Kierunek	SE	STR. LEWA		
			 1 SO nad zn.	
			 1 SO pod zn.	
			Inny	
			Kierunek	SE
 1 SO nad zn.				
 1 SO pod zn.				
Inny				
Uwagi	Znak D-6 kierunek SE strona lewa lekko obrócony.			

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 5
NR PRZEJŚCIA	2877	

OZNAKOWANIE POZIOME	
Rodzaj	Malowane grubowarstwowe
Tło	Brak
Stan	Dostateczny
Oznakowanie przed przejściem	Linia P-14
Szerokość zawężenia (strona lewa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND
Szerokość zawężenia (strona prawa)	Brak
Szerokość zawężenia	ND

WPUSTY DESZCZOWE W OBSZARZE PRZEJŚCIA	
Liczba wpustów	0
Ścieki przykrawężnikowe	Tak
Odwodnienie	Poprawne

UDOGODNIENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH / OGRANICZENIA			
RAMPA			
Kierunek	NW	Strona lewa	Tak
		Strona prawa	Tak
DLA NIEWIDZĄCYCH			
Kierunek	NW	Strona lewa	Płytki prowadzące
		Strona prawa	Płytki prowadzące

SŁUPKI I WYGRODZENIA			
PRZEJŚCIE			
Kierunek	NW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
PRZED PRZEJŚCIEM			
Kierunek	NW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
ZA PRZEJŚCIEM			
Kierunek	NW	Strona lewa	Brak
		Strona prawa	Brak
NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ			
Kierunek		Strona prawa	ND

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 6
NR PRZEJŚCIA	2877		

PARKOWANIE				
PARKOWANIE NA JEZDNI				
KIERUNEK	NW	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE W PASIE PRZY JEZDNI				
KIERUNEK	NW	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PASIE RUCHU				
KIERUNEK	NW	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA CHODNIKU I NA JEZDNI (JEDNYM KOŁEM)				
KIERUNEK	NW	STR.	Przed przejściem	NS
		LEWA	Za przejściem	NS
		STR.	Przed przejściem	NS
		PRAWA	Za przejściem	NS
PARKOWANIE NA PRZEJŚCIU				
KIERUNEK	NW	STR.	Nie	
		STR.	Nie	
PARKOWANIE NA JEZDNI PROSTOPADŁEJ				
KIERUNEK			ND	
UWAGI DOTYCZĄCE PARKOWANIA				

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 7
NR PRZEJŚCIA	2877		

WIDOCZNOŚĆ			
WIDOCZNOŚĆ POMIERZONA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	W LEWO	100 m
		W PRAWO	100 m
		W TYŁ	ND
	NE	W LEWO	40 m
		W PRAWO	70 m
		W TYŁ	ND
WIDOCZNOŚĆ WYMAGANA			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	
	NE	W LEWO	
		W PRAWO	
		W TYŁ	
OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI			
KIERUNEK RUCHU PIESZEGO	SW	STRONA LEWA	Brak
		STRONA PRAWA	Brak
	NE	STRONA LEWA	Drzewa
		STRONA PRAWA	Brak

FORMULARZ AUDYTU BRD		Arkusz 8
NR PRZEJŚCIA	2877	

SUBIEKTYWNA OCENA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	1
OPINIA / UWAGI DODATKOWE	
Przeście dla pieszych przez ul. Handlową przy skrzyżowaniu z ul. Jana Szczepanika. Przekrój na ulicy Handlowej to trzy pasy rozdzielone małym prefabrykowanym azylem w obszarach przejść dla pieszych. Skrajny pas został zorganizowany jako buspas. Przed wybranymi przejściami dla pieszych w odległości ok 30 m zastosowano progi zwalniające tzw. poduszki berlińskie. Zarejestrowano podczas wizji lokalnej, że kierowcy jeśli tylko pozwala na to gęstość pojazdów w ruchu zmieniają trajektorię ruchu aby przejechać pomiędzy poduszkami (na kierunku gdzie są dwa pasy w jedną stronę) lub zjeżdżają częściowo na pas pod prąd aby ominąć poduszkę. Sprawia to, że tylko część pojazdów poddawana jest zamierzonemu uspokojeniu ruchu drogowego. Wyspa dzieląca, na której zaplanowano wyspę azylu ma szerokość mniejszą niż 2.0 m (około 1.8 m). Wartość mniejsza niż 2.0 m sprawia, że przestrzeń dla osób z rowerami, na wózkach inwalidzkich, lub z wózkiem dziecięcym lub grupy osób będzie za mała. Istnieje ryzyko, że pojazdy będą potraçały takie osoby lub zaczepią o wystający rower. Powoduje to znaczne ryzyko dla pieszych, gdyż pieszy spodziewa się, że na wyspie azylu jest bezpieczny a tymczasem będzie zagrożony. Wyspa jest krótka, więc ochrona pieszego jest obniżona Dodatkowo środkowy pas służy jednocześnie do jazdy na wprost oraz w lewo. Zarejestrowano znaczne natężenie pojazdów skręcających więc często powstaje sytuacja, że pojazdy, których kierowcy chcą skręcić w lewo, przepuszczają potok przeciwny i generują kolejkę. Pojazdy stojące w kolejce wraz z pierwszym, który zamierza skręcić w lewo zasłaniają pieszego na wyspie azylu oraz na środkowym pasie przejścia dla pieszych. Może to generować duże zagrożenia dla pieszych. Ograniczenia widoczności mogą powodować bardzo groźne w skutkach sytuacje na drodze. Kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych muszą mieć możliwość dostrzegania pieszych zbliżających się do przejścia i jednocześnie piesi muszą mieć możliwość obserwacji potoków ruchu. Kierowca oraz pieszy mają swoje prawa i obowiązki. Kierowca powinien dostosować swą prędkość aby zatrzymać się w przypadku gdy pieszy wkroczy na przejście dla pieszych. Pieszy natomiast powinien upewnić się, że może przekraczać przejście dla pieszych. W sytuacji gdy występują ograniczenia widoczności kierowca i pieszy nie są w stanie zrealizować swoich obowiązków w zakresie dostosowania dynamiki ruchu i upewnienia się co do możliwości dalszego przemieszczania. Pieszy widząc przejście dla pieszych ma wrażenie, że jest bezpieczny i często wkracza na jezdnię natomiast kierujący nie mając szans na dostrzeżenie pieszych z odpowiednim wyprzedzeniem. Użytkownicy są zaskakiwani i może okazać się, że ich prędkość jest zbyt duża aby bezpiecznie zatrzymać pojazd. Zaleca się zastosowanie szerszej i dłuższej wyspy azylu oraz instalację sygnalizacji świetlnej. Tarcze znaków C-9, D-6, T27 na wyspie azylu zasłaniają pieszych. Może to powodować niebezpieczne sytuacje gdy pieszy wkracza na „zebrę” mając pierwszeństwo a kierowca go nie dostrzega. Należy podnieść znaki ponad sylwetkę pieszego. Kolejnym problemem jest organizacja ruchu w miejscu środkowym, gdzie występuje wyspa azylu dla pieszych. Nie zastosowano żadnych urządzeń dla osób niewidzących i niedowidzących. Istniejąca organizacja ruchu sugeruje, że przejście jest dwu etapowe. Osoba niedowidząca i niewidząca nie będzie miała szans aby ocenić, że znajduje się w obszarze chronionym i jeśli rozpocznie przechodzenie przez jezdnię będzie nadal przechodziła. Rekomenduje się aby w przestrzeni gdzie przygotowano wyspę azylu zamontowano na krawędzi wyspy płytki lub inne urządzenia z wypustkami pomagające osobom niepełnosprawnym na zorientowanie się, że mogą się zatrzymać w miejscu chronionym. Zaleca się także, przycięcie zieleni na dojeździe do skrzyżowania na łuku w prawo.	

FORMULARZ AUDYTU BRD			Arkusz 9
NR PRZEJŚCIA	2877		

ZDJĘCIA











